Año II.—Núm. 216. **Viérnes 26 de marzo de 1858.** **Islas Baleares.**

EL ISLEÑO.

PERIÓDICO CIENTÍFICO, INDUSTRIAL COMERCIAL Y LITERARIO.

PUNTOS DE SUSCRICION.
Palma.—Imprenta y Librería de Gelabert.—Mahon.—D. Matías Mascaró.—Iviza.—D. Joaquin Cirer.

PRECIOS DE SUSCRICION.
En Mallorca, 10 rs. vn. al mes.—En los demas puntos del reino 12 rs. idem, franco de porte.

Túnel sub-maino

ENTRE FRANCIA É INGLATERRA.

(CONCLUSION.)

El trazado.

El autor ha examinado seis diferentes direcciones para el paso del estrecho y propone con preferencia el trazado por las formaciones jurásicas.

Este trazado se estiende desde el cabo Grinez hasta la punta de Eastware; la parte subterránea es un túnel.

El banco de Varna quedaria transformado en una estacion al aire libre, elevada 92 metros sobre el nivel del mar.

Examinemos ahora, ante todo, cuáles son los trazados mas convenientes para el túnel; este es el verdadero problema.

Seccion III.—De Marquise á Grinez: trayecto de 8,000 metros. La pendiente es de 0 m. 007 por metro, á 54 metros de profundidad bajo el terreno. En esta seccion avanza el túnel durante los dos tercios de su longitud por entre la gran oolita y la arcilla de Oxford, penetrando despues en el macizo de la oolita inferior. Protegido como está por la arcilla oxfordiana, puede asegurarse que no atraviesa banco alguno aquífero apreciable.

Seccion IV.—Longitu 1, 7 metros: pendiente, 0m, 004: profundidad, 86 metros. —El túnel continúa por la oolita inferior, sin riesgo de filtracion alguna.

Seccion V.—Longitud, 11, 450 metros: pendiente, 0m, 00056: profundidad, 92 metros.—El túnel sale de la zona superior de la gran oolita, y atraviesa en una longitud de 4 kilómetros el terreno oolítico medio. En este paso el autor confía, y con razon, que no se presentarán filtraciones abundantes, puesto que las vertientes de los terrenos jurásicos en Poitou, Berri, Nivernais y el Oxfordshire, van á parar á la zona de los sudaderos, mas no de los manantiales despues del invierno.

Seccion VI.—Trayecto, 14,550 metros pendiente de 0m, 004 hasta Eastware. El túnel va en la longitud de 6 kilómetros por la arcilla de Kimmeridge, atraviesa 4 kilómetros por las capas portlandianas de lechos acuáticos, penetra luego 3 kilómetros en las arcillas wealdienas y se enlaza finalmente con las gredas verdes.

Esta seccion tiene tres grandes probabilidades de filtraciones, y la mas temible es la de las gredas verdes intermedias. Lo que debe disminuir considerablemente la importancia de este obstáculo, es su proximidad á la tierra firme. De este modo consigna el autor, con toda la lealtad que exije un estudio científico, cuatro puntos principales de filtracion, basados en inducciones geológicas; falta saber de qué manera obrarán estas filtraciones y si su accion será capaz de comprometer el paso.

No puede admitirse la permeabilidad en sentido vertical de los bancos oolíticos estratificados, alternando con arcillas compactas que forman bancos. Las filtraciones submarinas obedecen á las mismas leyes que las filtraciones continentales.

La filtracion se produce capilarmente siguiendo los planos oblícuos de los estratos, y por esto no habria inconveniente en admitir que las únicas vías de penetracion serán las intersecciones de los mismos planos con el suelo del estrecho; pero entonces es necesario tener presente que las filtraciones tendrán que recorer de 4 á 5 kilómetros próximamente antes de encontrarse con el túnel, vista la poca inclinacion del sistema estratificado.

Si el corte geológico es exácto, veríamos efectivamente en ello una circunstancia favorable; puesto que el agua obedecerá á las leyes una filtracion normal.

Sin embargo, ¿tiene la presion del mar la virtud de neutralizar las filtraciones, comprimiendo el terreno? Dudosa es la proposicion: pero no lo es tanto la obliteracion de las fallas ó quiebras que hayan podido producirse en los terrenos oolíticos, cuya obliteracion seria debida á los vasos de los terrenos gredosos ó de las arcillas wealdianas.

Tal vez sea exagerada la preocupacion respecto á las filtraciones, y es preciso investigar la causa de tal preocupacion en las memorias á que dió origen la construccion del túnel bajo el Támesis, á pesar de que no existe semejanza alguna geológica entre el túnel propuesto y el de Brunet. Este ingeniero tuvo que luchar ntenos con las filtraciones que con las irrupciones directas del rio, irrupciones debidas á que habiéndose practicado la abertura á 4 metros bajo el thalweg, se grietó la arcilla del techo.

Al propio tiempo que reconocemos la poca analogía que tiene con el túnel de Brunel, debemos confesar que los túneles de Nerthe y de Salwood, coronados de tan feliz éxito, son los únicos que ofrecen esta analogía á causa de la identidad de los terrenos que atraviesan.

El túnel anglo-francés ofrece ademas otra dificultad, que es la superposicion del mar; hallándonos por lo tanto, frente á frente con el problema geodésico de los efectos de compresion del mar sobre los terrenos inferiores á su lecho, problema cuya solucion será favorable al proyecto, segun Mr. Thomé.

De este modo concibe el autor la posibilidad de la abertura, hallando en la gran profundidad que afecta al trazado la suficiente garantía contra las filtraciones anormales, en el caso de que estas se presentaran.

La abertura.

En presencia de los grandes fenómenos de la naturaleza que el autor observa y describe, reconoce el hombre aislado la desproporcion de su inteligencia que le obliga á retroceder. Este sentimiento de pequeñez se revela en M. Thomé por un leal y constante llamamiento á la cooperacion de competencias superiores. «Preciso es, dice el autor, que al emprender un proyecto grave se presente un plan definitivo, sobre el que puede abrirse una franca discusion. El objeto que nos anima al presentar este bosquejo de nuestra opinion individual, no es otro que el de fijar los puntos provisionales para un plan de ejecucion definitivo que debe necesariamente resultar del acuerdo de hombres mas autorizados. Bajo este punto de vista, rogamos al lector que acoja con indulgencia el que presentamos.»

Adoptando el proyecto de Mr. Thomé, la abertura se reduce á cuestion de tiempo y dinero; pero el autor se ocupa principalmente de la cuestion de tiempo, subordinando á ella la del gasto. Por esta causa indudablemente, subdivide en su plan el estrecho de Calais en catorce secciones, para atacar la abertura por 28 minas reduciendo cada una á la longitud de 1,500 metros. Segun los presupuestos del autor, la construccion del túnel submarino, bajo dichas condiciones, podria efectuarse en seis años. Cada metro costaria 3,400 francos, ascendiendo el coste total á 170 millones.

Tal es el aspecto general de este gran proyecto, para cuyo reconocimiento hace el autor un llamamiento á la ciencia. Invoca, con una confianza lejítima, el exámen oficial de los gobiernos para que sirva de complemento á un estudio que considera ya fuera del alcance de sus fuerzas personales. «En la actualidad es necesario, dice M. Thomé, que este trabajo se analice colectivamente por personas muy versadas en la fisiologia de las rocas y en la esplotacion de los lechos subterráneos. Mas aun: reclama el favor que solo puede proporcionarle el presupuesto de una gran nacion.»

Despues, termina invitando al público á una severa crítica. «No pensamos defender nuestra obra; os la entregamos enteramente desnuda, para que la analiceis en detalle y en conjunto, llevando el convencimiento de que vuestras luces serán para ella un concurso cooperativo, y que saldrá de vuestras manos mas sólida y completa.»

La estension de este artículo no nos permite, por ahora, seguir al autor en los detalles de su proyecto, que es preciso estudiar en su mismo libro.

Esta investigacion corresponde, por otra parte, á los recursos y medios para llevarle á cabo, y su exámen parecia quizás prematuro: Imitaremos á Mr. Thomé que, ante los cuerpos oficiales encargados de examinar su trabajo, se ha esforzado constantemente en concretar su exámen á las cuestiones primeras del *trazado* y de los medios que hay que atravesar. La construccion del túnel dará lugar á cuestiones importantes, cuyo exámen reservamos para cuando consideremos el proyecto bajo otro aspecto.

Mr. Thomé ha hecho un trabajo notable bajo muchos conceptos.

Ha indicado una nueva guia para las obras públicas, demostrando que á todo proyecto debe preceder un exámen y una discusion geológica.

Ha precisado la naturaleza del fenómeno que produjo el estrecho de Calais; hecho científico muy importante.

Ha dilucidado la cuestion de las filtraciones submarinas, cuestion que no ha podido resolver, pero cuyos elementos tan diversos y complicados ha caracterizado.

Finalmente ha presentado un proyecto digno de las elevadas ideas de la época.

Estado del proyecto.

Informado el emperador de los contínuados esfuerzos de Mr. Thomé y de los resultados científicos obtenidos, quiso examinar el proyecto. S. M. pidió los planos y las muestras geológicas recojidas por el autor. Este exámen le inspiró el deseo de esclarecer un problema el único que puede ya llamarse tal, el problema geológico que todo lo domina; y el cuidado de estas investigaciones se confió á una comision compuesta de M. Elie de Beaumont, secretario perpétuo de la academia de ciencias; Mr. Combes, inspector general de minas; Mr. Mallet, inspector general de puentes y carreteras; Mr. Renaud, id. id., y Mr. Kelle, ingeniero hidrográfico de la marina.

La comision empezó su trabajo en mayo de 1856, y no tardó en sentar las conclusiones siguientes, que implican la admision de uno de los *mejores* trabajos de Mr. Thomé, como conforme á la ciencia y la necesidad de abrir dos pozos de minas de grandes dimensiones, uno en el cabo Grinez y otro en la punta Eastware, *trazado elegido por Mr. Thomé*, para aclarar tres puntos fundamentales.

1.° Tomar los trabajos verticales en el eje del Estrecho, comprobar el nivel exacto y la inclinacion general de la prolongacion de las cajas jurásicas bajo las costas de Inglaterra y avanzar con galerías de ensayo bajo el mar.

2.° Medir la potencia relativa de las situaciones aquíferas que puedan existir en las uniones de dichas capas, que prestan todas su vertiente bajo el macizo de Inglaterra.

3.° Hacer, por via de concurso, el ensayo de las máquinas de vapor destinadas á la abertura de las galerías subterráneas, atacando directamente con el acero, sin intervencion de la pólvora, las rocas duras, resolviendo así el problema de la duracion probable del rompimiento.

La comision convenia ademas en la utilidad de un gasto de 500,000 francos para dichos ensayos y emitia su voto para que se consultase al gobierno inglés sobre la parte que quisiera tomar en estos trabajos preliminares.

Se consultaron asimismo los consejos de puentes y carreteras y los de minas, y el autor tuvo la satisfaccion de que su proyecto esperimentase la mas favorable acojida.

Tal es la situacion del proyecto. Ha recibido en Francia las sanciones mas autorizadas que pudiera apetecer. A la Inglaterra corresponde ahora dar la medida de su deseo para las grandes empresas y los verdaderos adelantos. Parece ya cosa segura que un número considerable de hombres de Estado, preparan, de acuerdo con los mas afamados ingenieros ingleses, una resolucion especial entre ambos gobiernos para el grande esperimento que debe completar el estudio.

Esperamos que las comprobaciones pedidas terminarán muy en breve. La ciencia geológica ganará en ello una gran demostracion, esperando que el mundo civilizado reconozca los beneficios de una obra que uniria la Inglaterra con el continente, poniendo fin á su aislamiento marítimo.

Al terminar su libro, que es un llamamiento constante á la espontánea cooperacion de las inteligencias, ofrece Mr. Thomé poner en conocimiento del público, con publicaciones sucesivas, todo lo que pueda concernir á esta cuestion; y nosotros tendremos ocasion con este motivo de volver á tan interesante objeto.

Por cópia,

J. Fiol.

LA CONCURRENCIA.

Todos los dias oimos encarecer los efectos de la concurrencia. Nada á la verdad como la concurrencia para estimular hoy los progresos de la industria y abaratar los productos.

Conviene, sin embargo, no dejarse deslumbrar por tan brillantes resultados. La concurrencia es una batalla donde sucumben continuamente centenares de víctimas. Los grandes capitales aplastan los pequeños. La fuerza bruta del oro decide de la suerte de los mas entendidos productores.

No solo es la concurrencia una batalla, sino una batalla donde para nada se toman en cuenta leyes de la guerra. A falta de mejores las armas se apela al fraude. El que no puede rebajar los gastos de elaboracion de sus artículos, adultera los artículos mismos. Importa poco que en este hecho vaya envuelta la ruina y aun la muerte de los consumidores. Ante la idea de vencer á sus rivales y conservar y aumentar su fortuna, no es fácil oir los gritos del corazon ni la conciencia.

Nacen de aquí grandes males. Los intereses de los mas quedan implacablemente sacrificados por los intereses de los menos. El predominio de los grandes capitales dificulta cuando no imposibilita la emancipacion del proletario. Inútil casi de todo punto que un jornalero abra taller á costa de grandes sacrificios: no podrá sostener desde luego los embates de la concurrencia y es fácil que vea destruido en dias el fruto de sus afanes. Sus rivales, conocedores de sus fuerzas, venderán, si conviene, á pérdida.

Tiene aun otro mal la concurrencia. Nacida para destruir el monopolio, le engendra á su vez y le da fuerza. Terminan los rivales por entenderse ó por destruir los fuertes á los débiles. Quedan unos pocos dueños del campo, aumentan y determinan á su antojo el precio de los productos. No será tal vez duradero este monopolio; mas habrá existido y dado de sí sus naturales efectos; se reproducirá de una manera necesaria y lógica. Ni será estraño que llegue al fin á dominar de un modo estable. Hoy tenemos ya industrias de no poca monta ejercidas esclusivamente por una sociedad anónima.

A tan tristes resultados hay que añadir aun los que produce la concurrencia entre los jornaleros. La escesiva baja de los salarios no reconoce otra causa. Donde no hay hombres que se ofrecen á trabajar á menos precio que sus compañeros, la baja es materialmente imposible. Bajan los salarios y con ellos los medios de satisfacer las necesidades. El obrero no solo se empobrece; se embrutece.

¿Qué medios hay para contrarestar tan desastrosos efectos? Impedir la concurrencia entre los productores seria sobre violar la libertad del individuo, agravar el mal por querer destruirle. Siguiendo en pie el principio que regula hoy el valor de los productos, es indudable que prohibida la concurrencia, el valor en cambio tardaria mucho mas que ahora en acercarse y confundirse con el útil. Alejaríamos en vez de aproximarle, el reinado de la justicia.

Impedir la concurrencia entre los operarios ¿es siquiera posible? Seria para esto indispensable, no solo conocer exactamente la relacion entre la masa de los jornaleros y la de los capitales invertidos en la industria, sino poder ir siguiendo todas sus alteraciones cada dia y en cada pueblo, y disponer de medios para restablecer, en cuanto faltase, el equilibrio. Lo primero es inasequible sin una intervencion odiosa del Estado, que no podria menos de dificultar los adelantos de las artes; lo segundo más sin atacar la personalidad del obrero ó consagrar derechos cuya realizacion es incompatible con las presentes condiciones sociales.

Para neutralizar los efectos de esta última concurrencia se ha concebido y puesto en práctica un pensamiento que es, á no dudarlo, de mucha eficacia. Los operarios no se hacen la concurrencia sino impedidos por necesidades imperiosas. Entre la muerte y la vida la eleccion no ofrece duda. Han de trabajar mas que la retribucion sea escasa. Han de ofrecer cuando no sea mas que por un pedazo de pan sus facultades. Asociémonos, han dicho, y cubramos todas las atenciones de los que no puedan seguir en el ejercicio de su industria sin consentir en una rebaja de salario. La concurrencia no tendrá entonces razon de ser: la baja de los salarios tendrá un límite.

Se han asociado en gran número y no solo han detenido la baja, sino provocado el alza aunque á costa de grandes sacrificios. ¿Qué resultados no podríamos obtener, han añadido, si todos los jornaleros se adhiriesen á nuestros reglamentos y se estableciese una perfecta solidaridad entre todas las asociaciones? Han trabajado con fé y con ahinco; mas el capital ha conspirado contra ellos en silencio y destruido el fruto de largos desvelos.

¿Por qué ha debido impedirse el desarrollo, de una idea obtenida y realizada con tanto ardor por clases numerosas, víctimas de hondos sufrimientos? El instinto popular descubre á veces lo que busca en vano la razon del hombre. No eran de pronto las asociaciones la solucion definitiva del problema; mas podian llevar á ella. Ha sido anti-política y absurda la disolucion de las asociaciones obreras.

Los efectos de la concurrencia entre obreros como entre gefes de establecimiento son á nuestro modo de ver susceptibles de remedio. No, con todo, sin apelar á una medida radical que subvierta las condiciones del trabajo. El valor de todos los objetos oscila hoy al caprichoso vaiven de la oferta y la demanda. Un producto de nuestras manos y de nuestra inteligencia no vale sino con relacion al número de productos del mismo género puestos en venta y al de sus compradores. ¿Los compradores abundan y escasean los artículos? Los artículos valen mucho. ¿Abundan los artículos y escasean los compradores? Valen los artículos poco.

Reinan así en las transacciones una arbitrariedad y una oscilacion continuas que son precisamente las que hacen posibles las sangrientas luchas y peripecias de la concurrencia. En destruir esta arbitrariedad está para nosotros todo el problema.

Los productos han de tener naturalmente un valor real: representan el trabajo del hombre y tiene un valor real este trabajo. Por el trabajo y no por la oferta y la demanda habrian de estar constituidos, es decir, determinados, los valores ¿se concibe que no lo quedasen á la vez el salario del obrero y la retribucion del empresario?

Mas la constitucion de los valores no es para indicada tan someramente. Esplicarémos con mas detencion nuestro pensamiento en otro artículo.

F. Pi y Margall.

(Ambos Continentes.)

MOLINOS HARINEROS DE MALACATE (1).

Los progresos mecánicos que se hacen diariamente contribuyen de un modo estraordinario al bienestar de aquellos pueblos bastante afortunados para que las personas llamadas por su posicion á guiarlos y dirigirlos les hagan conocer y comprender las ventajas que pueden conseguir aprovechando las mejoras que enseña la esperiencia y los adelantos de las naciones que nos aventajan en los ramos de industria.

Durante nuestro último viaje al estranjero fuimos invitados, en Tolosa de Francia, á asistir á unas esperiencias que se estaban haciendo de un nuevo sistema de malacate aplicado á los molinos, inventado por Mr. F. Négrier; y aunque somos completamente agenos á los conocimientos especiales para esplicar el mecanismo tan sencillo que hemos examinado, no podemos resistir al deseo de indicar los sorprendentes resultados que produce, porque en esta parte la esperiencia adquirida con los molinos que hemos construido en Africa, nos ha servido para apreciar las incuestionables ventajas del sistema de Mr. Négrier.

Hasta ahora los motores que se han empleado para los molinos harineros han sido de tres clases, el viento, el agua y el vapor; pero nadie ignora los inconvenientes que cada uno de ellos ofrece en su aplicacion y las dificultades que esperimenta la molinería, de algunos años á esta parte, no obstante las mejoras que se han introducido en esta interesante y vital industria, para resolver el problema que se busca de procurar que el consumidor tenga buena harina con pocas mermas, pocos gastos y en cantidad suficiente.

El viento es un motor inconstante, con el que no se puede contar de un modo permanente para hacer frente al consumo de los pueblos donde tienen que valerse de este instrumento primitivo por carecer de agua. Así es que vemos disminuir el número de molinos de este ingenioso mecanismo de nuestros antepasados, que acabará por desaparecer completamente y solo le recordarán las hazañas del héroe de nuestro inmortal Cervantes.

El agua es, sin la menor duda, el motor mas ventajoso de todos los que debemos á la naturaleza, pero tiene tambien graves y á veces funestos inconvenientes. en el verano viene la sequía á imposibilitar el trabajo, á veces cuando mas falta hace y mas lo necesita el consumidor; en el invierno, por lo contrario, ocurren inundaciones espantosas que, no solo entorpecen y paralizan la molienda, sino que suelen destruir y hacer desaparecer por completo el instrumento del trabajo hasta los cimientos de la casa que le abrigaba, causando la ruina y á veces la muerte de los molineros.

El vapor no tiene los inconvenientes del viento, ni del agua, y es el que, en el dia sirve en todos los grandes establecimientos modernos mas perfeccionados en los centros industriales que se dedican á este comercio, pero tiene tambien su contra en los gastos de la compra y en las dificultades del trasporte del combustible, ademas de los crecidos desembolsos que exige el complicado mecanismo, por cuyo capital tienen que cargarse los intereses, haciendo se aumente el precio del pan, lo que á veces causa trastornos y conmociones en los pueblos, ó por lo menos espone á crueles privaciones las clases menesterosas de la sociedad.

Los amigos de la humanidad, los que se preocupan del bienestar de sus semejantes, buscan hace ya mucho tiempo un medio de conseguir disminuya el precio del alimento que es de tan indispensable necesidad y para ello han tratado de economizar la fuerza motriz, el combustible la mano de obra y el capital en grande escala, que, como decimos, exige el interés correspondiente; pero hasta ahora solo hemos visto que si algo se ha conseguido en esta parte, ha sido con perjuicio de la buena calidad, que han alterado mezclando materias heterogéneas de patatas, arroz, habas, maiz ú otras que siempre empobrecen la parte nutritiva, en razon de la disminucion del precio, y por lo tanto de nada sirven.

El problema por otra parte es multiplo y exige varias soluciones, porque existe muchas causas secundarias que influyen en el precio del pan, no bastando á veces que las cosechas sean abundantes para que la panadería pueda bajar los precios.

Cuando el agricultor consigue el grano, que es la materia primera, y lo presenta en los mercados para el consumo, sucede con frecuencia que los grandes establecimientos de molienda, que casi siempre especulan por su cuenta, se apoderan de los trigos y los recojen para las épocas en que las circunstancias climatéricas hacen difíciles los trasportes ó impiden de trabajar la mayor parte de los establecimientos secundarios y aquellos que solo muelen por cuenta agena. Esta es una de las causas que contribuyen á la elevacion constante del precio de las harinas, y era preciso encontrar un remedio á este estado de cosas tan perjudicial para el consumidor.

Despues de haber visto funcionar el molino montado por el sistema de Mr. Négrier, nos parece que ha resuelto en gran parte el problema que dejamos indicado.

En efecto: nos hemos convencido que el molino de malacate es de un mecanismo sencillo, económico, continuo, poco costoso y por lo tanto que está al alcance de todos los pueblos, de las aldeas, de los molineros y panaderos de poco capital; que puede trabajar en todas las estaciones, en todos los terrenos llanos ó montañosos, sin necesidad de viento, de agua ni de vapor, puesto que el malacate se mueve sencillamente por una caballería cualquiera, mula, caballo, buey ó burro.

Este sistema, adoptado ya en varios departamentos de Francia y en algunas naciones estranjeras, nos ha parecido sumamente ventajoso, y por eso nos hemos determinado á hacerle conocer en España donde creemos seria utilísima su aplicacion, produciendo los resultados que hemos presenciado y vamos á indicar con los detalles posibles, para que las personas del oficio puedan calcular por sí mismas y comprender si nuestras apreciaciones son exactas.

El molino de malacate que hemos visto funcionar es superior á todos los conocidos hasta este dia y á nuestro entender reune las condiciones apetecibles de baratura, simplicidad, poco volúmen y ademas *produce cinco ó seis veces mas* que lo que generalmente se consigue en igualdad de circunstancias.

Segun los cálculos hechos en nuestra presencia y de cuya exactitud nos hemos asegurado por varios métodos (el cálculo de las palancas y el del cuadro de las velocidades), el mecanismo Négrier proporciona una mejora tan notable en el empleo de la fuerza, que 81 kilómetros de potencia dinámica desarrollan 338 kilómetros de fuerza efectiva; lo que equivale á decir que 2 caballos de vapor producen la fuerza de nueve caballos de vapor, así es que los hombres prácticos y especiales que asistieron á las pruebas concluyentes que presenciamos, pudieron asegurar sin exageracion que este mecanismo es el *multiplicador dinámico*.

Y téngase presente que este mecanismo proporciona las mismas ventajas á los establecimientos que tengan por motor el viento, el agua ó el vapor, triplicando las fuerzas, sea para las serrerías de mármol ó de madera, las canteras, los molinos de aceite, las hilanderías, etc., aunque por ahora solo nos ocupamos de su aplicacion en los molinos harineros.

Es cosa conocida que para mover y dar impulso á un par de ruedas de molino de 1 metro 30 céntimos de diametro, con su correspondiente tamiz, cernedero y amasadero mecánico, y conseguir 60 kilógramos de buena molienda por hora, es necesario emplear una fuerza de 4 caballos efectivos, ó 2 caballos de vapor; esto es al menos lo que nos enseñan los tratados de los autores que hemos consultado sobre la materia. Por el método que vamos esplicando se hace con un caballo tanto y mejor que antes con 4; lo que necesitaba 8 caballos puede conseguirse con 2, y aumentando siempre en la misma proporcion.

Los cálculos hechos en nuestra presencia demostraron que el mecanismo perfeccionado producia 60 kilógramos de molienda por cada par de ruedas y por hora, sean 5760 kilógramos de harina diarios que igualan 64 hectólitros por los 4 pares de ruedas que mueven 3 caballos: el precio de la molienda se paga constantemente por término medio á 1 franco; son fr. 64

Para conseguir esta suma diaria se deben hacer los gastos siguientes:

Los caballos trabajando ocho horas dia-

(1) *Malacate*: máquina movida á modo de noria por una caballería que anda circularmente.

rias y relevándose cada dos horas, se necesitarian 9 caballos para andar constantemente:

Calculando el gasto diario de cada caballeria en 2 fr. son......	18
Tres hombres á 3 fr. por cada dia son..............	9 } 34
Interes del capital invertido y gastos imprevistos..........	7
Queda un líquido diario de... fr.	30

sin contar el salvado y la granalla.

Si á este resultado se agrega la ventaja de poder restablecer el molino de malacate en cualquiera parte; de hacerle trabajar en todas las estaciones, sin ruido y con una economía de las cinco sestas partes de las fuerzas que se necesitan en el dia, sin tenerse que parar por falta de viento, de agua ó de carbon, se comprenderá que nos hayamos ocupado con interes de hacer conocer este descubrimiento, para el que se ha tomado un brevete de invencion en España, y puede ser tan útil para nuestra panaderia urbana.

Las ventajas para las aldeas y pequeñas poblaciones, donde por lo general cada familia hace su pan, son aun mayores, porque la necesidad de colocar los molinos de viento ó de agua, en las alturas, sobre los rios ó arroyos, obliga á los consumidores á llevar sus granos á veces á grandes distancias, en todas las estaciones, lo que ocasiona gastos de trasporte y pérdida de tiempo, mientras que con un gasto insignificante, cada aldea, cada poblacion, cada panadero, puede tener este sencillo mecanismo, fácil de dirigir y de plantear, en el interior, ó al lado de sus habitaciones. Nótese que no hablamos de las mermas del 3 ó 4 por 100 que se esperimentan en la mayor parte de los molinos de viento, ó de agua de los antiguos sistemas, que ademas producen una harina grosera y por consiguiente el pan malísimo que suele comerse en nuestras aldeas, cuando tenemos los mejores trigos del mundo.

Llamamos la atencion de la panaderia, y asimismo de los ayuntamientos, sobre este descubrimiento, y si como no dudamos por la economía que produce y por las demas ventajas que dejamos apuntadas, se consigue reduccion en el precio del pan y mejora en su calidad, particularmente para nuestros aldeanos y campesinos, daremos por bien empleado el pequeño trabajo que dedica nos á esta materia.

Nos parece, en fin, que siendo tan fácil y tan sencilla la colocacion de estos molinos, tambien podrán utilizarlos los ejércitos, aplicando el mecanismo de malacate á los que generalmente se han empleado hasta ahora.

Concluimos diciendo que el inventor nos es completamente desconocido, pues se hallaba, segun nos dijeron, en Turin planteando su sistema, y por consiguiente solo nos mueve, como siempre, el deseo de ver utilizar en España los inventos que se hacen en Europa, cuando son ya conocidas por la esperiencia las ventajas que produce su aplicacion.

NICOLAS DE CABANILLAS.
(Revista Peninsular.)

SEÑALES.—REPIQUES ELECTRICOS.

Aparatos perfecionados por M. M. Mirand, Bréguet y Jules Poirée.

Ya dijimos que Mr. Achard se propone aplicar su regulador eléctrico á la maniobra espontánea de los discos ó señales fijas colocadas en las estaciones de caminos de hierro. Sabido es que la mision de dichos discos consiste en cubrir cada una de las dos vias principales, y que la estacion debe estar bajo la proteccion de estos discos vueltos á el alto, cuando las vias principales no se hallan libres y mientras no transcurre el periodo de tiempo fijado por los reglamentos despues de la salida del último tren. La seguridad de las lineas depende, pues, en gran parte, de la maniobra inteligente, ó mejor dicho, rigorosamente exacta de los discos. Por esta razon, y atendida la falibilidad del hombre, puesto que el agente mas fiel y puntal está sujeto á padecimientos de olvido, se ha ensayado repetidas veces sustituir á la vigilancia humana con la regularidad precisa é invariable de los sistemas mecanicos obrando automáticamente. No habiendo dado resultados satisfactorios ninguno de dichos ensayos, ha sido necesario someterse á la intervencion de los empleados; pero al mismo tiempo se ha pensado en los medios de matener incesantemente en vela la atencion de estos últimos, para que en defecto de la memoria sus ojos y sus oidos los adviertan siempre las maniobras que deben ejecutar.

El sistema que parece resolver mejor este problema con relacion al importante servicio de los discos-señales, es el repique eléctrico, ya establecido en las lineas de Lion y del Oeste, y que se conoce por los ingenieros bajo el nombre de *temblosa*. En la esposicion de 1855 figuró un repique de este género, con el nombre de *repique de despacho*. Fue debido á Mr. Mirand, que obtuvo un privilegio para la realizacion de esta idea, cuyos elementos se tomaron de un físico aleman. Posteriormente se ha construido y perfeccionado por Mr. Breguet un aparato de la misma especie. Para que este repique sea un medio eficaz de aviso para los gefes de estacion, es preciso idear una disposicion tal, que el timbre resuene claro y continuo durante todo el tiempo que los discos permanezcan vueltos á el alto. Esto es lo que ha conseguido Mr. Jules Poirée, ingeniero gefe de la compañia de Oeste, con el auxilio de un órgano llamado *conmutador*, que en lo sucesivo formará parte integrante de todo sistema completo de repique eléctrico.

La temblosa de Breguet se compone, asi como la de Mirand, de una plancheta de madera en cuyo centro tiene un electro-iman, y en su parte inferior un timbre sobre el que golpea un pequeño martillo fijado en la estremidad de una paleta, que es atraida hácia el eléctro-iman por efecto de una corriente sometida á intermitencias. El martillo hiero el timbre muchas veces por segundo, lo que produce un continuado repique. Veamos ahora cómo se cierra el curso ó se establece la corriente eléctrica poniendo en accion la soneria con ayuda del conmutador. Este aparato, tal como existe en el camino de hierro de Paris á Lion, se compone de una caja fundida en la que dos espigas provistas cada una de un resorte, están fijas á una plancha aisladora de madera. En el estado de reposo, se hallan aislados los resortes; pero una virola metálica con una ruedecilla suspendida sobre los resortes, establece el contacto entre ellos al bajarse, y como una de las espigas comunica con la tierra y la otra con la linea, queda establecida la corriente en cuanto se obra el contacto. El conmutador está engranado en la base de señal y en el poste mismo del disco hay fijado un excéntrico. Cuando el disco se halla en el alto, esto es, cuando ha efectuado su revolucion completa y solo entonces el excéntrico oprime la ruedecilla, y por consiguiente produce la union de ambos polos de la pila que pone marcha el aparato.

Gracias á un repique eléctrico y á la comunicacion que se establece entre este y el disco cuando este señala el alto, el gefe de la estacion sabe, á cualquiera hora del dia ó de la noche, si las señas funcionan bien. Sabe que la estacion está protejida cuando resuena el timbre, y que no lo está, cuando el repique deja de cirse; y seria advertido igualmente en el caso de que el empleado encargado descuidase la ejecucion de una ú otra maniobra en el momento necesario.

La compañia del camino de hierro de Lion tiene autorizacion de la administracion de las lineas telegráficas para establecer en los postes de la linea del Estado sus hilos de sonerias. El coste del aparato, gracias á esta facilidad, representa una suma de 200 fr. distribuida del modo siguiente;

Soneria-temblosa de Bréguet..............	30 frs.
Conmutador del disco....................	20
Excéntrico y colocacion del conmutador.	10
Hilo telegráfico para un kilómetro y su colocacion..........................	100
Pilarete de la soneria con un sombrero de zinc......................	20
Pila de Daniel, de 10 elementos..........	20

De modo qee 200 fr. representan el precio medio de una soneria de disco en la linea de Paris á Lion. Mas de cincuenta estaciones tiene ya funcionando este sistema, que van á instalar tambien las compañias del Oeste, del Norte y Mediterráneo.

CARRILES DE HIERRO PORTATILES.

Es importante la siguiente aplicacion de los carriles de hierro á la industria.

Dos años hace, dice Mr. Bonault, director de la granja-modelo de Villechaise, autor de esta nota, que las remolachas maceradas en el destilador de la granja-modelo, se transportan al almacen que procede al corta-raices por un camino de hierro portatil que vá á buscarlas al baza misma que las produce. Este sistema de transporte, que puede servir en una granja para muy diferentes usos, se ha adoptado por los empresarios del terraplen para el camino de hierro de Paris á Limoges. Consiste en barras de hierro de 6 metros de longitud por 55 milímetros de latitud y 15 de espesor, colocadas de canto y ajustadas con cuñas de madera en la muesca hecha al efecto en las traviesas tambien de madera toscamente escuadradas, puestas en el terreno á un metro de distancia unas de otras. Sobre la via establecida de este modo circulan pequeños wagones de báscula.

Las curvas se vencen sin dificultad, pues como las traviesas se colocan previamente en el terreno á la distancia apetecida, no se fija desde luego mas que una linea del carril á la que puede darse con facilidad la direccion ó curva deseada, ajustando despues paralelamente la segunda linea de barras-carriles para completar la via.

Se tendrá la precaucion de que la parte esterior de las curvas esté mas elevado que la interior para facilitar la marcha de los wagones y evitar un descarrilamiento, en la inteligencia que las ruedas deben girar sobre los ejes.

Si hay necesidad de atravesar un camino, se establece un paso de nivel por medio de cuatro piezas de madera de tres metros de longitud enclavijados sobre las atraviesas.

Para asegurar el paralelismo de la via, se hacen las muescas exactamente iguales en todas las atraviesas. El corte de sierra esterior se da perpendicularmente á 0 m 25 de profundidad; el interior, por el contrario, se inclina hácia dentro, á fin de que la cuña, preparada tambien para concurrir al mismo resultado, no pueda quitarse aun cuando se golpee, lo que succderia infaliblemente sin esta precaucion. Las cuñas se ajustan y desarman con el auxilio de un pequeño mazo estrecho por un lado, y de mango suficientemente largo para que no tenga necesidad de bajarse el que las coloca.

Un metro de longitud de barras de hierro empleadas, pesa 6 kilógramos á 40 céntimos, ó sea 4 fr. 80 c. para las dos barras-carriles. Las traviesas son de madera de poco valor; tienen 1m 30 de longitud, 0 m08 de espesor y de 0,08 á 0,12 de tabla. Las muescas y las cuñas las pueden hacer un carretero, valuándose el trabajo y cada dos cuñas en un franco.

El metro corriente del camino de hierro portatil cuesta unos 6 fr. Para colocarla se necesitan dos hombres, que con alguna costumbre, pueden sentar de 200 á 300 metros diarios, si no hallan dificultades, desarmándose con mucha mayor rapidez.

La prontitud con que pueden colocarse los caminos de hierro portátiles y reducido coste los da especial utilidad para una multitud de pequeñas industrias, que hallarán en su empleo economia de tiempo y de fuerza.

Por copia,
E. PASCUAL.

PALMA.

CRONICA RELIGIOSA.

Santo del dia de mañana

SAN JUAN, ERMITAÑO.

AFECCIONES ASTRONÓMICAS DE MAÑANA.

Sale el sol á las ... 5 hs. 52 ms.
Pónese.....á las.. 6 » 19 »
Hora en que debe señalar el reloj al medio dia verdadero.
Las 12 hs. 5 ms. 42 s.

AVISOS OFICIALES.

ORDEN DE LA PLAZA.

Gefe de dia para mañana: el coronel graduado primer comandante del regimiento infanteria de Asturias, don Juan Hernandez de Alba.

Servicio de la plaza, Asturias.

El T. C. S. M.—Benito de Amores.

ALCALDIA CONSTITUCIONAL DE PALMA.

El propietario de la sepultura número 19 del paredon; y Catalina Suau hija de Bartolomé y de Antonia Arrom, que lo es de la señalada con el número 132 del cuadro 1.° del cementerio rural de esta ciudad, dispondrán que inmediatamente se proceda á la reparacion de dichas sepulturas, bajo de su responsabilidad. Palma 26 de marzo de 1868.—Juan Ferrá.

NAVEGACION

EMBARCACIONES FONDEADAS.

Dia 24.

De Cullera en 4 dias laud San José, de 51 ton., pat. Francisco Mateu, con 6 mar., 2 pas., arroz aguardiente y efectos.

De Areñs en 5 dias id. Leonor, de 26 ton., patron Andres Vicente Riera, con 4 mar., 1 pas., obra de barro y efectos.

De Marsella en 5 dias polacra Cármen, de 159 toneladas, cap. don Francisco Mir, con 11 marineros, harina y efectos.

De id. en id. id. Trinidad, de 170 ton., capitan don José Duran, con 11 mar. y trigo.

De idem polacra goleta Tres Primos, de 74 toneladas, cap. Santelmo Morazzani, con 5 marineros, harina y trigo.

Dia 25.

De Cagliari en 11 dias goleta San Antonio, de 78 toneladas, pat. Miguel Pujol, con 7 marineros, trigo y habas.

De Marsella en 6 dias laud San Ramon, de 60 toneladas, pat. José Palmer, con 6 marineros, trigo y harina.

De idem en idem idem Providencia, de 79 toneladas, pat. Andrés Melis, con 8 mar., un pasagero, trigo, harina y efectos.

De idem en idem polacra goleta Hermus, de 65 toneladas, pat. Mr. Mari, con 5 mar., id. é id.

De Philippe Ville en 4 dias laud Sangre, de 31 toneladas, pat. Antonio Jofre, con 5 mar. y trigo.

De idem en idem goleta Jacinto, de 92 ton., patron Juan Moll, con 8 mar., un pas. é idem.

De idem en idem laud San Emilio, de 31 toneladas, pat. Antonio Llodrá, con 5 mar. y trigo.

De Barcelona en 4 dias idem Adonis, de 61 toneladas, pat. Pablo Prats, con 5 mar., un pasagero y varios géneros.

IDEM DESPACHADAS.

Dia 24.

Para Mahon laud Caballo, de 29 ton. patron Francisco Femenias, con 5 mar., aceite y efectos.

Para Sevilla id. Carmen, de 79 ton., patron Miguel Cunill, con 6 mar., vino é id.

Para Argel id. San José, de 21 ton., patron Jaime Roca, con 6 marineros, un pasagero, naranjas é idem.

Para Oran id. San Pablo, de 20 ton., patron Pascual Ferrer, con 4 mar. y lastre.

Para Ciudadela id. Tres Amigos, de 18 toneladas, pat. José Torrent, con 5 mar. y varios efectos.

Para Benicarlo goleta Joham Ludunos, de 121 toneladas, pat. Augusto Baok, con 5 mar. y lastre.

Para Bona polacra La Roque, con 118 toneladas, pat. Luis Sendre, con 7 mar. é id.

Para Valencia laud San Cayetano, de 19 toneladas, pat. Juan Mas, con 4 mar., 2 pas., trigo y efectos.

SECCION DE ANUNCIOS.

LIBRERIA DE PEDRO JOSÉ GARCIA.

DEVOCIONARIOS
Y
SEMANAS SANTAS.

En dicha libreria se halla un grande y completo surtido de Semanas santas de todas clases y Devocionarios con Semana santa, cuyas encuadernaciones varian desde lo ínfimo á lo mas superior y á unos precios sumamente módicos. Dichos devocionarios se recomiendan al público por reunir la circunstancia de tener la letra de grande tamaño para que se pueda leer á escasa luz. Los hay tambien para los niños con los mismos requisitos. Los señores que quieran enterarse podrán pasar en la referida libreria donde se tendrá el gusto de enseñarlas.

VENTA.

El sábado 27 del actual se venderán en pública subasta y se rematarán á las ocho de la noche en la plaza de Cort, si la postura acomoda, unas casas situadas en la calle de *Apuntadors*, numeros 10 y 11 de la manzana 224, consistentes en botiga, horno, tres pisos y entresuelos, y otra casa de la manzana 201, núm. 29 consistente en tres pisos. Dichas fincas se venden tanto unidas como separadas y ha de satisfacerse el importo en cinco plazos iguales, uno cada año, segun puede verse en el albalan de subasta que obra en poder del corredor Andres Serra.

AVISO.—Los padres ó Tutores de los mozos que han de entrar en el próximo sorteo para el reemplazo del ejército, y quieran unirse en concordia, se verán con D. Gerónimo Forteza que vive en la plazuela de las Copiñas.

GRAN BARATURA DE CARBON.

Se ha abierto un almacen en la calle de Apuntadores frente la casa de don Martin Mayol. Dicho carbon es de superior calidad y almacenado desde el mes de julio; lo hay de encina á 7 sueldos la arroba y de mata á 6 sueldos; advirtiendo que la cantidad menor que se venderá será una arroba.

TIENDA
DE VIDRIOS PLANOS.

PLAZA DE CORT, NUMERO 54.

En ella hay un grandioso surtido de vidrios planos de las mejores fábricas del reino, como igualmente un grande depósito de lunas azogadas para espejos, de reinos estrangeros. Dichos artículos quedan anunciados desde hoy á fin de que puedan surtirse las personas que necesiten de ellos, con mas baratura que en ningun despacho de la isla, como igualmente canales y cañerías de hoja de lata y de zinc.

Depósito del gas portatil, lámparas, y demas efectos correspondientes á dicho gas. Habiendo resuelto el fabricante del gas que desde el dia 18 en adelante se baje 2 cuartos en cada porron, se hace presente al público para su gobierno.

VENTA.—Se venden tanto al contado como á plazos, á voluntad de su dueño veinte cuarteradas de tierra plantadas de árboles en parage muy sano, con casita en ellas edificada, distante de esta ciudad hora y media. Dará razon don Lorenzo Guasp, calle *dels Perayres*.

QUIEN SE HUBIESE HALLADO UNA perra de casa pachona color de chocolate, el pecho blanco, oreja larga, una esgarrada, cachorra recien encubada, se servirá presentarla á su dueño, junto al Teatro, núm. 3, y se le dará una gratificacion.

TIENDA DE VILLALONGA,

PLAZA DE CORT.

Se ha recibido un variado surtido de perfumeria de las mas acreditadas fábricas, entre cuyos artículos figuran; pomada de rosa, jazmin de España, eliótropo, ramillete de los campos, ramillete de los principes, reseda, clavel, muselina, violeta y otras.

Agua de colonia ordinaria.—Id. fina de los príncipes.—Vinagres del tocador.—Leche virginal.—Agua de espliego ó sea la banda.—Estractos para el pañuelo.—Cosméticos.—Jabones de lechuga, de almendras amargas, chino, hijiénico, de rosa, de mil-flores, de ramillete, y el tan conocido de coco que por su suavidad y blancura es preferible á todos; y por último una porcion de otras clases ordinarias á precios sumamente módicos.

Gran baratura.

En la tienda A LOS CATALANES, plaza del Mercado, número 58, se acaba de recibir un gran surtido de paraguas, desde el ínfimo precio de cuatro pesetas uno hasta siete duros, elegantes bastones con puños de marfil, zapatos de goma y varios artículos de quincallería á precios sumamente equitativos.

Retratos.

JULIO VIRENQUE, pintor, hace toda clase de retratos, al óleo y fotográficos, á todos precios.

Vive cuesta Montaner, 35 y 36 frente la calle de los Huertos.

HELADOS.—Los habrá todos domingos y fiestas de cuaresma, en el Café de la Union, sito en el Borne.

RETRATOS
Y RESTAURACION DE CUADROS.

El Sr. Jaime Martin, pintor de Paris, vive actualmente calle nueva del Cármen, núm. 64, piso principal.

SE VENDE UN CABALLO DE 5 AÑOS y un carro propio para acarreo con arreos y guarniciones en muy buen estado de servicio, por un precio sumamente módico. En esta imprenta darán razon.

SE VENDE UN CARRETON NUEVO CON asientos ó sin ellos. Darán razon en la tienda de herrero delante la puerta de San Antonio, número 29.

EN LA TIENDA DE LAS *COPIÑAS*, CALLE de la cadena de Cort, núm 6, entrando en la plaza vieja, se acaba de recibir un variado surtido de géneros propios para la estacion, como son: chaquetas de algodon, chamarritas de lana y de algodon, pantalones de id., bufandas estambre, paraguas de seda de toda clase y colores, y de algodon, pañuelos de lana de 6 á 9 cuartas, pañuelos indiana de 3 á 6 id., floreros marisco de diferentes dimensiones, id. de toda clase de quincalleria y perfumeria, y otra infinidad de géneros que escusamos mencionar.

Tambien se ha recibido un surtido de loza de Sevilla, y cristaleria de las mejores fabricas de España y Francia; todo á precios sumamente módicos.

LA ACTUALIDAD.

PERIODICO DE MEDICINA, CIRUJIA Y FARMACIA.

Se publica todos los domingos en pliego doble y letra compacta, conteniendo una gran variedad de artículos profesionales y científicos, todas las noticias y reales órdenes que puedan interesar á las clases médicas, y una seccion de variedades y anuncios utilísima para los profesores.

Los farmacéuticos reciben gratis un Boletin económico todos los meses, al cual no se puede tener opcion sin ser suscritor del periódico. En este Boletin se consignan los precios del mercado farmacéutico, el movimiento de elaboracion de productos españoles, las fórmulas mas faciles y económicas y todos cuantas noticias puedan interesarle ó proporcionar alguna economia en la compra de sus géneros medicinales.

Se suscribe en la oficina de farmacia de don Pedro Antonio Obrador, calle de los Fideos Palma, ó bien dirijiéndose á la administracion calle de Caballeros, imprenta de Ayoldi en Valencia.

Precio: 12 rs. ó 26 sellos de 4 cuartos por trimestre; 23 rs. ó 49 sellos el semestre, y 44 rs. ó 94 sellos al año.

GOTA Y REUMATISMO.

Siendo el elixir de Lassere y los polvos antigotosos un poderoso medicamento que cura como por encanto los mas fuertes dolores de la gota y reumatismo, y teniendo presentido que dicho medicamento circula adulterado, prevenimos al público que es ilegitimo el que no lleve nuestra firma y rubrica y sello del establecimiento, acompañado ademas del opusculo que para el uso de los enfermos tenemos publicado.

Se vende en Madrid Botica Central, calle de Carretas núm 27. Barcelona, Botica del doctor Font, plaza del Pino. Valencia, Botica de Castell, calle de Caballeros: á 100 rs. el frasco del elixir y á 20 rs. caja de los polvos.—*Dr. Font y Ferres.*

Don Fernando Ferran, Secretario honorario de S. M. y notario público de Barcelona infrascrito; certifico que con escritura en mi poder, del 26 de febrero de 1850, el señor Laserre otorgó al doctor Font y Ferres, la esclusiva venta del elixir anti-gotoso de su propiedad, autorizándole para confiscar legalmente las botellas de ilegítima procedencia, como lo son, las que no vayan selladas con el sello de su establecimiento, y la firma y rúbrica del espresado doctor Font y Ferres sobre los rótulos de las botellas. Y para que conste, requerido libre la presente en Barcelona á 30 mayo de 1853.
—Fernando Ferran.

PLUMAS JIULLARD,

platinadas por medio del galvanismo, y cortadas para carácter ESPAÑOL, MISTO É INGLES.

Sesenta plumas y un cabo para colocarlas, 5 reales.

Estas plumas, compuestas de materias que no están sujetas á oxcidacion, son de un temple tan esquisito que se adaptan á cualquier mano, y la prueba mas eficaz de ello es que las han adoptado muchos establecimientos de instruccion primaria. El público las conoce ya y el gran consumo que de ellas hace es su mejor recomendacion. No puede darse mayor baratura.

Véndese en la imprenta de GELABERT, *Pas d' en Quint, número 74.*

ESTAN PARA ALQUILAR DOS CASAS DE recreo sitas en *Son Rapiña*. Darán razon en esta imprenta.

ALQUILER.—En la calle del Beato Ramon, casa número 67, hay para alquilar unos entresuelos con tres cuartos dormitorios y derecho de agua de fuente y pozo. En el café de dicha calle darán razon.

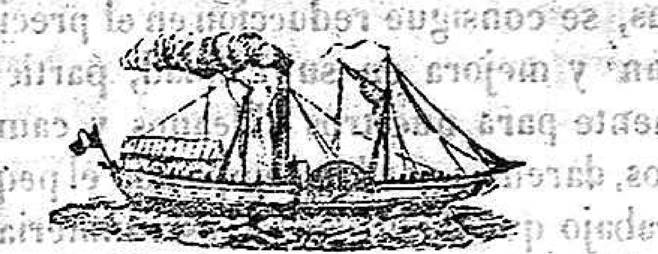
EN LA MANZANA 230, NUM. 20, TIENDA de comestibles, se venden garbanzos de sauco de superior calidad á 16 cuartos la libra. Tambien los hay á 34 cuartos el almud en las Vueltas del Borne.

ESTÁ PARA ALQUILAR UNA CASA DE madera situada en la cuesta de la Pescaderia nueva. Para su ajuste podrán avistarse con el señor Sendra, peluquero de la plaza de las Copiñas.

ESTAN PARA VENDER DOS BOMBAS DE maquina para helar. Darán razon en el villar del comercio cuesta de Santo Domingo.

GUIA DE FORASTEROS
EN LAS
ISLAS BALEARES.
AÑO DE 1858.

Véndese en la librería de Pedro José García á 4 reales vellon.



El vapor El Mallorquin, *su capitan don Antonio Balaguer, saldrá para Barcelona el lúnes 29 del que corre á las DOS de la tarde, con la correspondencia. Admite cargo y pasageros á los precios siguientes: cámara de popa 80 rs., cámara de proa 40 rs. y sobre-cubierta 20 rs. Se despacha en la calle de la Porteria de Santo Domingo, número 1.° cuarto entresuelo.*

LAS
MIL Y UNA NOCHES,
CUENTOS ARABES.

NUEVA EDICION, ILUSTRADA CON 1600 DIBUJOS DE LOS MEJORES ARTISTAS:

traducidas en aleman del testo árabe genuino

Por Gustavo Weil,

CON ANOTACIONES DEL MISMO Y UNA INTRODUCCION

del baron Silvestre de Sacy,

Y VERTIDAS DEL ALEMAN AL CASTELLANO POR LOS MISMOS EDITORES.

CONDICIONES DE LA SUSCRICION.

Esta obra constará de cuatro tomos, de tamaño, papel, caractéres y láminas igual al prospecto que se halla de manifiesto en los puntos de suscricion.—Se repartirá por entregas de doce páginas al módico precio de UN REAL cada una, y contendrá unas 120; de modo que los suscritores obtendrán insensiblemente la obra mas amena, mas lujosa y profusamente ilustrada que ha visto la luz pública.—Todas las semanas se repartirán dos entregas, en cubiertas de color, y al fin de cada tomo se dará á los señores suscritores otra elegante cubierta para encuadernarlos.—Van publicadas las entregas primeras, que se hallarán en los puntos de suscricion.

Se suscribe en las librerías de Garcia y Colomar, plaza de Cort, y en la imprenta de este periódico, *Pas d' en Quint*, número 74.

PALMA:
Imprenta de Pedro José Gelabert, editor responsable.

Por el Editor
P. J. Gelabert